

### ***La bici y el corredor***

En los últimos días, hemos leído artículos y escuchado comentarios a favor y en contra del corredor azul. Sabemos que la transición a un nuevo sistema de transporte integrado no es fácil, tampoco se hará de la noche a la mañana. Como lo han comunicado las autoridades, el cambio será progresivo.

Necesitamos mirar el todo y no las partes aisladas. En varios países de América Latina y de otros continentes, los cambios de sistemas de transporte en el día a día tuvieron costos de espera, el sistema de transporte integrado que implementa la Municipalidad de Lima y que actualmente está simbolizado por el corredor azul, no es la excepción.

La bicicleta debe ser considerada para acompañar y complementar nuestro sistema de transporte. Las personas de nuestra ciudad nos hemos (mal) acostumbrado a que la combi nos recoja en la esquina de nuestra casa y nos deje en la puerta del trabajo, soportando un sistema que atenta contra nuestra salud física y mental, afectando considerablemente nuestra calidad de vida. La ciudad está tan abarrotada de vehículos motorizados que es una odisea manejar y una tragedia diaria encontrar estacionamiento.

### ***Estacionamientos y un sistema que integre las bicis dentro del transporte público***

La bicicleta ya ha sido usada con éxito en otros países. En estos lugares se implementó un sistema de estacionamientos para bicicletas, por ejemplo, Cuautitlán en México y en Mauá en las afueras de Sao Paulo, este último es el más grande de América del Sur. En ambos casos, se utiliza de manera masiva el transporte público y es complementado con el uso de la bicicleta.

En Cuautitlán, a 15 km del centro de México DF, hay un estacionamiento para 817 bicicletas con un costo aproximado de 5 dólares mensuales. En Mauá, a 27 km al sureste de Sao Paulo, la Asociación para Conductores de Bicicletas Mauá (Ascobike) presentó un proyecto de estacionamientos de bicicletas a la Compañía Paulista de Trenes Metropolitanos (CPTM). En un inicio, la compañía entregó a la organización un sector con 200 lugares para bicicletas. Actualmente, el 85% de pasajeros que usan el tren para trasladarse de Mauá a Sao Paulo combinan sus viajes con el tren y las bicicletas; hoy en día se pueden estacionar hasta 1700 bicicletas y tiene un costo de 5 dólares mensuales. El uso de varios modos de transporte se llama intermodalidad.

En el caso de Mauá, la intermodalidad fortaleció una mejor convivencia entre varias formas de trasladarse por la ciudad, a tal punto que el uso de la bicicleta se masificó y el estacionamiento debió ampliar sus instalaciones pasando de 200 a 1700 espacios para bicicletas.

[\(Aquí podemos poner el vídeo del estacionamiento de Mauá\)](#)

{vimeo}12472256{/vimeo}

Para tomar casos de otros continentes, la estación central de Ámsterdam tiene varios estacionamientos para bicicletas alrededor de la estación central del tren. Este aparcamiento es operado por la empresa del tren y tiene espacio para 2500 bicicletas. Los estacionamientos alrededor de la estación central pueden albergar aproximadamente 12,500 bicis, el servicio no tiene costo para los usuarios.

Otra forma de intermodalidad es permitir que se transporten bicicletas dentro del transporte público. El caso más emblemático es el del tren de Copenhague que tiene un vagón especial para bicicletas que está señalizado con una gran imagen de bicicleta.

Como vemos la correcta implementación de los estacionamientos para bicis y un sistema que integre la bicicleta dentro de los buses son buenas herramientas para complementar el sistema de transporte. Estos casos nos demuestran que una integración adecuada de la bicicleta puede ayudar a que más usuarios hagan uso de ella en sus recorridos.

### ***De los estacionamientos en Lima y otros demonios***

En nuestra ciudad, tenemos dos ejemplos de estacionamientos que pueden ser vistos como casos emblemáticos para saber qué hacer y qué no hacer. Nos referimos a los estacionamientos de las terminales del Metropolitano: Matellini y Naranjal. La Estación Naranjal está mal implementada porque para dejar y recoger tu bicicleta del estacionamiento debes dar algunas vueltas e incluso pedir favores a los empleados de la estación, por eso, pocas personas se animan a usar este estacionamiento. Esto contrasta con la Estación Matellini donde el estacionamiento que da a la troncal es bastante usado por su ubicación y la seguridad que brinda a los usuarios. La seguridad es importante, no todos se sienten seguros al dejar su bicicleta en la calle. En una misma ciudad, podemos tener estacionamientos bastante concurridos u otros como los del Tren Eléctrico que casi siempre están vacíos.

Si se dan las facilidades para que los usuarios del transporte público se trasladen en bicicleta, todos ganamos: gana el sistema con más usuarios, gana el ciclista en calidad de vida, ganan los vecinos al tener más bicicletas circulando porque una bicicleta humaniza los espacios y los vuelve más amigables.

Algunos pasivamente miramos y dejamos que un sistema de transporte caótico como el que tenemos nos coma, altere nuestra calidad de vida y de paso contribuya a la corrupción en las carreteras. Otro grupo, al que cada día nos sumamos más personas, nos atrevemos a usar la bicicleta aunque sea para recorridos cortos. Y con ello, nos hacemos un favor, ya que no sólo hemos evitado tener que doblarnos en dos para alcanzar un espacio en la combi sino que también buscamos –de alguna manera- cambiar nuestra vida diaria, con los mismos destinos

## **La bici, una opción para movilizarnos**

Escrito por Nohelia Pasapera

Martes 28 de Octubre de 2014 14:40 - Última actualización Martes 28 de Octubre de 2014 14:48

---

pero buscando una alternativa que mejore nuestra realidad. Pon tu granito de arena, hazlo por ti, súbete a una bici.

Por: Nohelia Pasapera